Ontario

Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2010

Table of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 6

Financial Information 2010 7

Applications Received 8

Special Authorities Processed 9

Applications Received by Region 10

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* 11

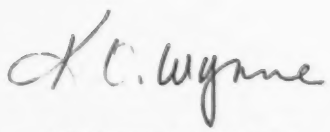
Summaries - Reasons for Decisions 12

To: The Honourable David C. Onley
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2010.

Respectfully submitted,



Kathleen O. Wynne
Minister

To: The Honourable Kathleen O. Wynne
Minister of Transportation

In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2010.

Respectfully submitted,

Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2010)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Ontario Highway Transport Board is a quasi-judicial, arms length agency of the Ontario Government, reporting to the Minister of Transportation. The Board's stakeholders are public vehicle operators traveling into, out of, through and within the Province of Ontario.

The Ontario Highway Transport Board celebrated its fifty-fifth anniversary in 2010.

Our stakeholder industries have been self-regulating since 1996 and in recent years, the Board's primary focus continues to be the adjudication of applications pursuant to Sections 6, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. Applications under Section 6 are for new or extended operating authority and applications under Sections 10 and 11 are for review and sanction of currently licensed or un-licensed carriers.

In addition, the Board issues special authorities to carriers, domiciled both within and outside the Province of Ontario, that travel in Ontario for a special one-time trip. Out-of-province applicants are encouraged to apply for permanent authorities.

The Board holds public hearings throughout the province including evening sessions to accommodate the parties and the public witnesses. Applications are processed within the timelines set out in the Board's Practices and Procedures. Under the Board's Business Plan, we are committed to issuing decisions within fourteen days of the last day of a hearing or upon receipt of all the necessary documentations for written hearings. I am pleased to report that in 2010 this target was met.

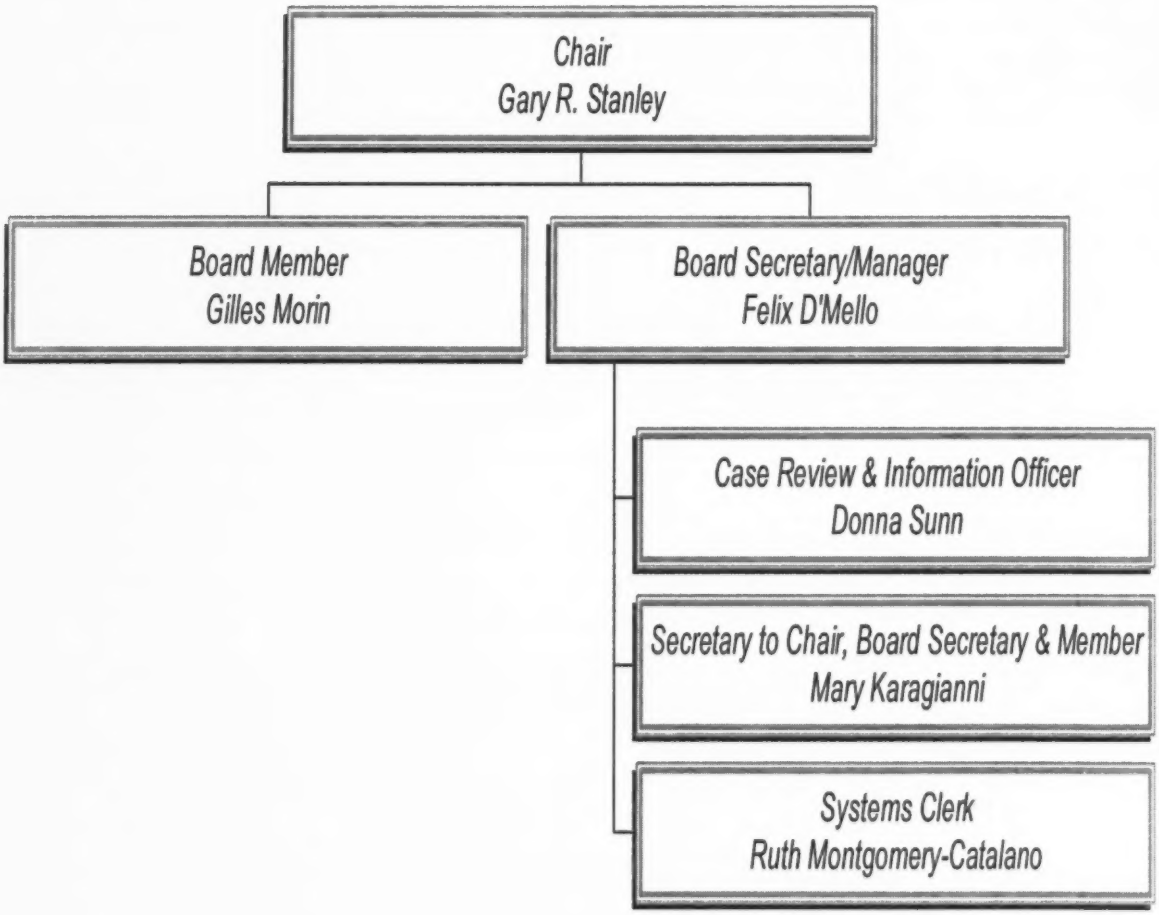
The cost of the Board's hearings is meant to be self-financing and the parties are assessed costs related to the process. The Board staff works with the parties to streamline the hearing process and minimize these costs. An increasing number of the applicants are self-represented at these proceedings. The recoveries of costs and other licensing fees are collected by the Board on behalf of the province and deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

The number of applications received by the Board fluctuates from year to year. Although the Board operates mainly with part-time staff, our top priority remains to provide an efficient service to both the public and to our stakeholders.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2010)

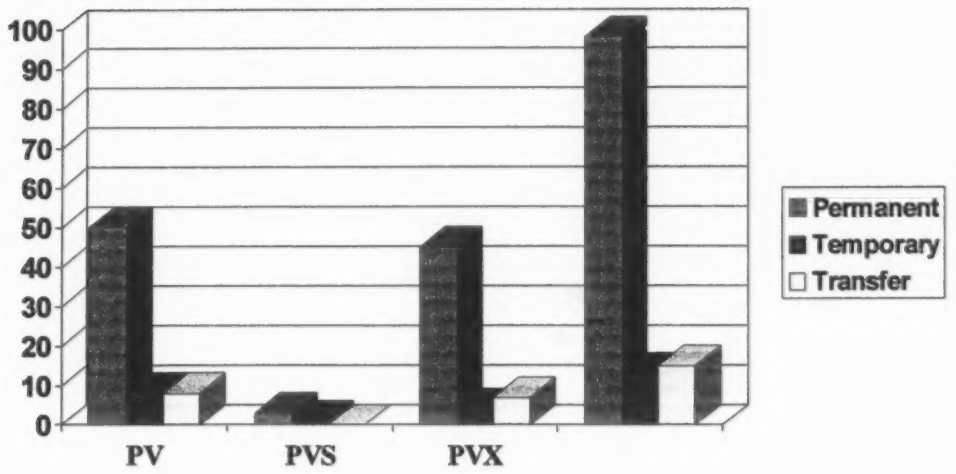


FINANCIAL INFORMATION

Revenues/Recoveries	2010	2009
Filing Fees	$ 51,311	$ 67,041
Costs Recovered for Hearings	16,283	25,991
Special Authorities	4,899	4,590
U.S. Exchange	29	834
Total	**$ 72,522**	**$ 98,456**

Expenses		
Salaries, Wages and Benefits	$ 408,643	$ 406,955
Travel and communication	17,839	22,220
Equipment and supplies	24,483	38,823
Total	**$ 450,965**	**$ 467,998**
Net Cost of Board's Operations	**$ 378,443**	**$ 369,542**

Applications Received

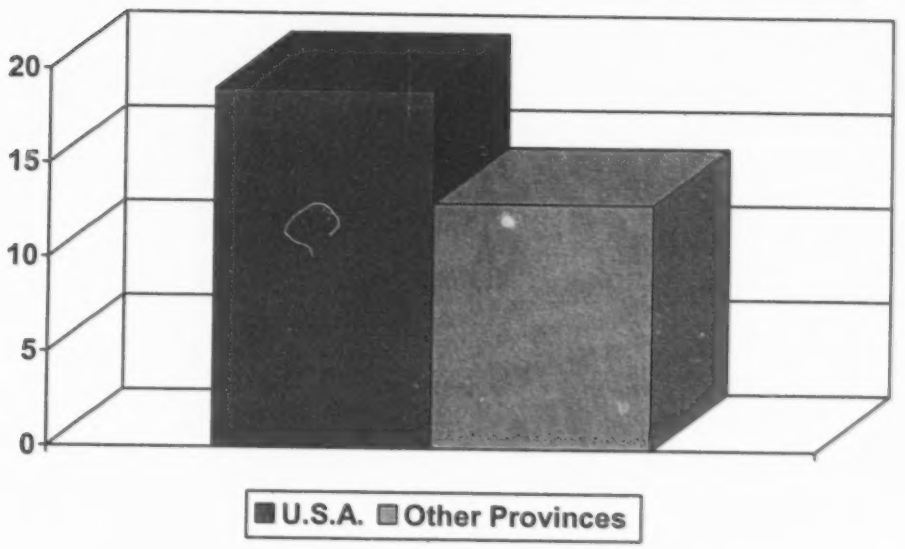


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	50	3	45	98
Temporary	8	1	4	13
Transfer	8	0	7	15
TOTAL	66	4	56	126

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

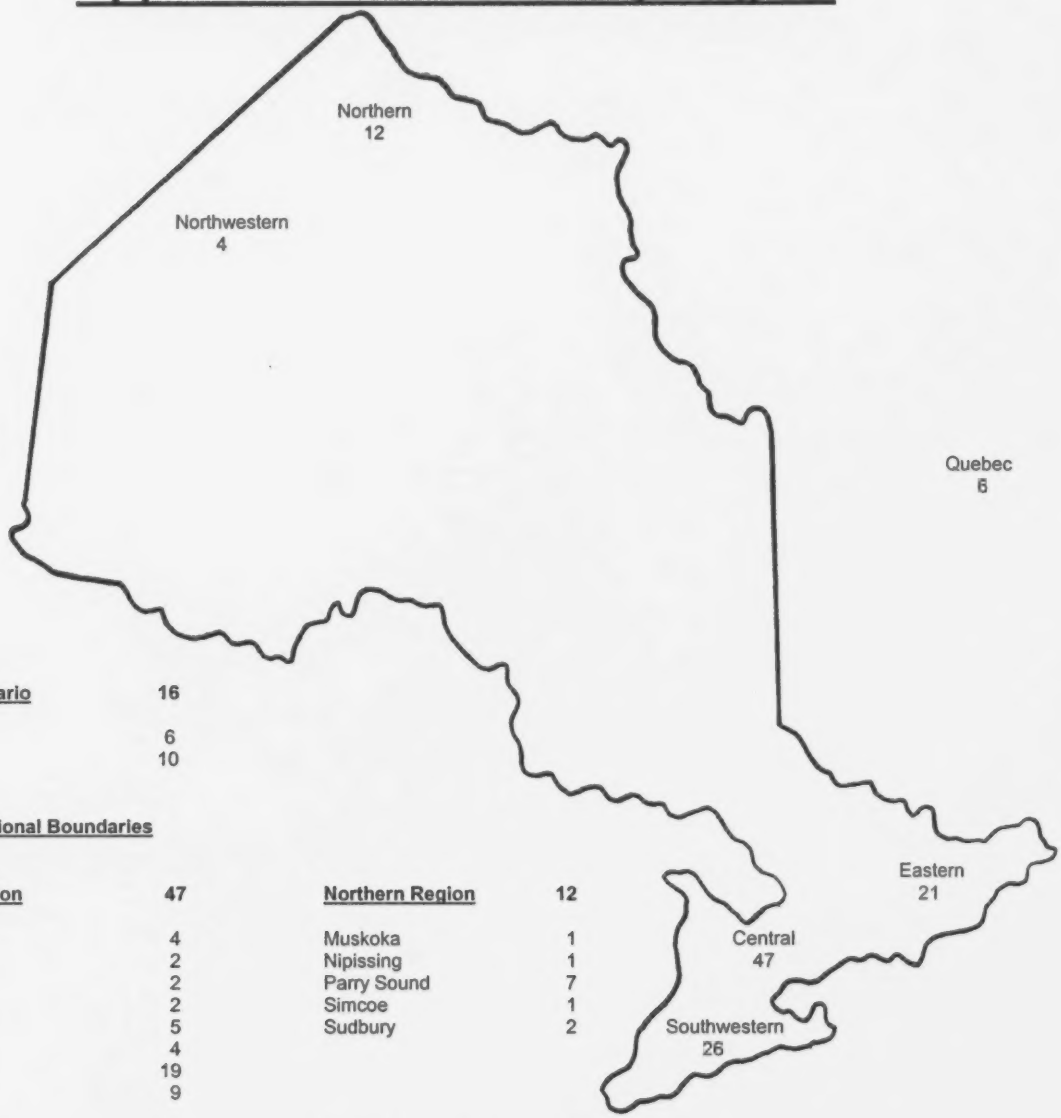
Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	21
Other Provinces	12
TOTAL	**33**

Applications Received by Region



Outside Ontario	**16**
Quebec	6
U.S.A.	10

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	**47**
Barrie	4
Durham	2
Halton	2
Hamilton	2
Niagara	5
Peel	4
Toronto	19
York	9

Northern Region	**12**
Muskoka	1
Nipissing	1
Parry Sound	7
Simcoe	1
Sudbury	2

Northwestern Region	**4**
Thunder Bay	4

Eastern Region	**21**
Hastings	3
Lennox and Addington	3
Northumberland	2
Ottawa	3
Peterborough	5
Prescott & Russell	1
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	2

Southwestern Region	**26**
Brant	1
Bruce	2
Chatham-Kent	3
Essex	4
Grey	1
Kent	1
Middlesex	8
Waterloo	4
Wellington	2

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulation 982 by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Note: All costs assessed are payable to the Minister of Finance unless otherwise stated.

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
2218796 Ontario Inc. Hearst, ON	Ordered to stop services	$2,400
Hunt Valley Motor Coach Inc. Hunt Valley, Maryland U.S.A.	Ordered to stop services	$500
Jones Limousine Service Ltd. Kingston, ON	Ordered to stop services	$500
Skyport International Services Inc. Dorval, Quebec	Ordered to stop services	$500
Shubat Transportation Company Hibbing, Minnesota U.S.A.	Ordered to stop services	$500

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2010 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

***Public Vehicles Act*:**	***PVA***
***Motor Vehicle Transport Act*:**	***MVTA***
Scheduled Service:	**A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**
Chartered Trip:	**A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.**

Applicant: **Pearson International Limousine Inc. ("Pearson")**
Toronto, ON

File No: 45595/G

Respondent: Pacific Western Transportation Ltd. ("PW")

Application: An intra-provincial application to delete current restrictions on its operating licence authorizing a scheduled service between Toronto and Lester B. Pearson International Airport.

During the course of the hearing, two motions were raised that had to be addressed by the Board.

In the first motion, PW alleged that the application had not proceeded in a reasonable time, i.e. over three years had passed since the original application was filed and the delay in proceeding with the case could cause prejudice to new interested parties wishing to participate in the hearing. The matter should be rescheduled to allow all interested parties to participate.

The Board ruled that the application had been processed pursuant to its Practices and Procedures and concluded there was no further need to reprocess the application.

The motion was denied.

In the second motion, PW alleged that the application was defective in that what was applied for was a scheduled service and the applicant's case was entirely for an on-demand service. The application was consequently invalid because of improper notice in the Ontario Gazette and the application should therefore be dismissed.

The Board ruled that the service offered by Pearson did not meet the definition of a chartered trip. Pearson charges the passengers individual fares and offers an on-demand service. The Board ruled that the service is a scheduled service as defined in Regulation 982.

The motion was denied.

Applicant's Case:

Eleven witnesses testified in support of the application and they testified that:

- they were supportive of a shared-ride service and would use the service. Some of them used the current shared-ride service;
- it was inconvenient to use the PW service as it involved taking a taxi to get to PW's pick-up points of departure;
- this meant additional costs and inconvenience with respect to carrying their luggage, etc.;
- the cheaper costs of the shared-ride service was an important factor;
- the departure times of the PW service was not compatible with the departure times of the airlines; and
- Pearson's door-to-door service was not only convenient but preferred.

Pearson stated that it has been in business since 1975 and operates an airport limousine service, a taxi service and a public vehicle operation. It operates 2 sedans, 1 van and planning to purchase another van. It is applying to delete the restrictions on its licence so that it could provide a service that was more viable for the company and more economical for the passengers. Passengers were requesting a service that Pearson was not allowed to provide. The company was financially sound and could finance any growth.

Respondent's Case:

PW stated that:

- it has operated the airport service since 1992. It discontinued its service from subway stations because of competition from the TTC and Go Transit;
- it operates 99 trips a day over 21 hours. They utilize 9 coaches, have a marketing plan and a ticketing system. They operate 4 kiosks at the airport and also have curb side parking;
- it currently operates at a 17% load factor and stated that every passenger Pearson would take from PW would hit its bottom line;

- due to contractual commitments with the Greater Toronto Airport Authority (GTAA), it could not reduce the service, staff, etc. and all costs are fixed;
- PW was a safe operator. They have employee training and maintenance programmes;
- there is competition everywhere, i.e. cars, taxicabs, limousines, TTC, Go Transit, illegal scoopers, carpooling.ca, etc.;
- it is prepared to look at any alternative as the need arises and is constantly monitoring opportunities; and
- they currently serve 9 locations in the downtown area.

PW alleged that Pearson had failed to meet the statutory test of public necessity and convenience. PW further alleged that the granting of the application would have a significant economic impact on its operations and the application should therefore be denied.

Decision:

In reaching its decision, the Board considered: (1) the transportation needs of the public witnesses; (2) the economic impact on PW if the application were to be granted, and (3) the viability of the proposed service and Pearson's ability to provide the service.

1. The Board concluded that the convenience of a home/office pick-up, the public's willingness to share a ride and the overall lower fares all contributed to the need and convenience of the service. It was inconvenient and costly to travel to the pick-up points of PW. Some of the witnesses were users of Pearson's service and were very satisfied.

   In the Board's opinion, there was a public need and convenience for a shared-ride service.

2. Pearson currently provides a limo, taxi and public vehicle shared-ride services. The Board surmised that the shared-ride service was not a significant part of Pearson's operation. It was not possible to ascertain that if there was a loss of passengers to PW, this loss could be directly attributed to Pearson. There was competition from taxicabs, limousine services, the TTC, Go Transit, etc. A prohibition from picking up passengers from PW's established pick-up points would certainly eliminate the economic impact, if any.

3. Pearson has been in business since 1975 and has been successfully offering a shared-ride service pursuant to its operating licence. The Board had no doubt that Pearson could undertake the proposed service. The restrictions contained in Pearson's operating licence regarding pick-ups at subway stations are outdated simply because PW no longer offers those services.

   The Board concluded that Pearson had met the test of public need and convenience, the economic impact on PW would be minimal, if any, if the application is granted and Pearson has the capability to provide the service applied for.

The application was granted with a prohibition from pick-up of passengers at PW's nine established pick-up points.

Applicant: **Autobus La Quebecoise Inc. ("La Quebecoise")** **File No.: 44424/M**
Quebec City, Quebec.

Respondents:

1. Transport Thom Ltee
2. Leduc Bus Lines Ltd.
3. Autobus Galland Ltee
4. 417 Bus Lines Limited
5. Delaney Bus Lines Limited
6. Autobus Bergeron Bus Lines Inc.
7. Greyhound Canada Transportation Inc.

Application:

An extra-provincial application to operate chartered trips for Public Works and Government Services Canada:

(a) from points in Quebec to Ontario and return of passengers to point of origin; and
(b) from Ottawa to points in Quebec and return of passengers to point of origin.

Applicant's Case:

La Quebecoise was awarded a tender by Public Works and Government Services Canada ("PWGSC") to provide a dedicated shuttle service for the employees of PWGSC. The application was to permit them to provide the service. The contract with PWGSC was for one year with the option to renew for two, one-year periods. La Quebecoise was the lowest bidder. PWGSC supported the application. They were aware of other licensed carriers able to provide the service and in fact they were currently using Transport Thom Ltee and had "no complaints" with the service.

La Quebecoise alleged that save and except for Transport Thom Ltee, none of the other respondents would be economically impacted as they do not provide the service. They stated that they won the tender by being the lowest bidder and the taxpayer's money was being spent in the most economical way. They had obtained the relevant licence from the Province of Quebec. They had hired three full-time drivers and bought three new vehicles dedicated to this service.

Respondents' Case:

The respondents stated that:

- they were all licensed and were ready, willing and able to provide the service requested by PWGSC;
- they also had space capacity;
- Transport Thom Ltee does provide a regular shuttle service to various federal organizations, including PWGSC and has received no complaints from the customers. They have generated in excess of one million dollars over the past three

years from the contract and will suffer significant economic harm and will be obliged to terminate employees and sell off equipment as a result of the loss of revenues. It would not only impact the load factor and profit margins but also impact its ability to provide its existing services with the same level of quality;

- granting the application would create more competition in an already highly competitive market; and
- being the lowest bidder does not establish the statutory test of public necessity and convenience and the application should be denied.

Decision:

To make its decision, the following factors were considered by the Board:

1. The viability of the proposed service and the applicant's ability to provide the service

   The service has been offered for many years by Transport Thom Ltee and recently by La Quebecoise. In the Board's opinion, the operation is viable.

2. The transportation needs of the public as seen through the public witnesses

   The application was supported by PWGSC on the grounds that La Quebecoise met all the mandatory requirements of the tender and was the lowest bidder.

   In the Board's opinion, PWGSC was at fault for awarding the contract to an unlicensed carrier. Any contract should only be awarded to the holder of a permanent operating licence. PWGSC was currently using the services of Transport Thom Ltee and had no complaints of the service. Winning a contract in itself does not meet the statutory test of public need and convenience. This is an established precedent. Winning a tender and combining it with other factors may in their totality bring about a determination. There were no other factors presented to the Board other than the fact that La Quebecoise submitted the lowest bid. Consequently, La Quebecoise failed to meet the statutory test of public need and convenience.

   The Board did express a serious concern with respect to PWGSC awarding a tender to an unlicensed carrier. The fact that La Quebecoise made substantial investments when in possession of only a temporary licence was beyond the scope of the Board.

   The Board always counsels applicants not to make a large investment in equipment until a permanent licence is granted.

3. The impact on existing carriers if the application was granted

   Transport Thom Ltee was clearly going to be economically impacted if the application was granted. The Ottawa market was

shrinking and granting an additional licence would only split the shrinking market.

The application was denied.

Applicant: **The Corporation of the Town of Tecumseh ("Tecumseh")**
Tecumseh, ON

File No.: 44266/B

Respondent: The Corporation of the City of Windsor ("Windsor")

Application: An intra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between the Town of Tecumseh and the City of Windsor.

Applicant's Case: Tecumseh is a suburban community of the City of Windsor. Tecumseh Transit currently serves the transit needs of the residents. Tecumseh alleges that there is currently no scheduled public bus service that connects Tecumseh and Windsor. The only options currently available to the public are personal vehicles or taxis and these options do not serve the needs of the population. The service applied for would run between Tecumseh and Tecumseh Mall located in Windsor. This would provide a destination to the people of Tecumseh and a connection to the Transit Windsor system. Tecumseh would subsidize the service, if necessary, and the passengers would enhance the Transit Windsor ridership.

The public from Tecumseh supported the application. They expressed a need for the service on a weekly basis and some more often. There was no existing service of its kind. It would involve less car use, especially for daily commuters. It would be convenient for family visits, shopping, doctor's appointments and social purposes. Tecumseh was ready to offer the service immediately if the licence were to be granted.

Respondents' Case: Windsor alleged that:

- they provide some limited service to Windsor for the people of Tecumseh;
- a recently released Transit Assessment Report addressed the transit needs on a regional basis and proposed a public transit system that would connect Lakeshore and Tecumseh to the current service offered by Transit Windsor. This would result in a higher level of service to the public if this report was implemented. All the municipalities in the county supported the concept; and
- if the application was approved, the concept of regional transit may be compromised.

Decision: In its initial findings, the Board concluded that Transit Windsor was currently charging rates to the public and also operating timetables not in line with Regulation 982. Both the rates charged and/or the timetables had not been updated since 1978-79.

When making its decision on the application, the Board considered the following factors:

1. The transportation needs of the public as seen through the public witnesses

   The application was supported by nine members of the public, all stating that they would use the service on a weekly basis. In the Board's opinion, the need for the service from the most populous area of Tecumseh existed. The Transit Windsor service was not a viable alternative as it only served the needs of Transit Windsor's existing service and did not meet the needs of the people from Tecumseh.

2. The impact on existing carriers if the application was granted

   Transit Windsor's service is only to the southern portion of Tecumseh. They do not serve north Tecumseh, consequently they do not have any existing service that will suffer any economic impact if the application was granted. Transit Windsor provided no evidence of financial impact with respect to the loss of revenue if the application was granted. In fact, Transit Windsor would benefit from the "inter-connectivity" of the proposed service.

3. The viability of the proposed service and the applicant's ability to provide the service

   As the service would be subsidized by Tecumseh, the Board concluded that the proposed service was viable.

In the Board's opinion, the issuance of the licence would serve public need and convenience and the application was granted.

Applicant: **Peter P. Hildebrandt** **File No.: 47240**
o/a "Porky's" ("Porky's")
Longlac, ON

Respondent: Caribou Coach Transportation Company Inc. ("Caribou")

Application: To transport passengers on a scheduled service between:

1. Longlac and Thunder Bay; and
2. between Longlac and Hearst.

The service will be provided in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers, exclusive of the driver.

Applicant's Case: Porky's stated that:

- he has operated a taxi service since 1997;

- in 2004, Greyhound reduced its scheduled service in the area from seven days a week to only three times per week. Porky's then started providing the shuttle service on the days that Greyhound no longer offered the services;
- business was slow to start with but gradually improved;
- he offered a door-to-door service for seniors and regular pick-up and drop-off stops for other passengers;
- in 2009, Greyhound pulled out of the area completely and Caribou operated the service on the same days that Greyhound provided the service. Caribou then also started providing a service on the same days as Porky's in direct competition;
- Caribou also filed a complaint with the Board alleging that Porky's operation was in contravention of the *PVA* resulting in Porky's being ordered to stop its service;
- Porky's alleged that the public needs the service that they offer. The public, especially the seniors, like the convenient service, i.e. early returns and home pick-ups and drop-offs;
- Porky's never intended to work against Greyhound/Caribou but, on the contrary, wanted to work with them. There was room for two carriers; and
- he was not aware that he was operating in contravention of the *PVA*. He would have applied for an operating licence had he known that.

He asked the Board to grant the application.

The public witnesses testified that:

- Porky's personal service met the needs of the public, especially the aging population. The home pick-ups/drop-offs were appreciated;
- arriving home early was extremely convenient;
- they supported a small, local business;
- the lower rates of Porky's were also a good incentive;
- using Porky's service instead of driving personal vehicles was convenient; and
- Porky's service was essential to serve the needs for medical trips for members of the First Nation. Caribou's service did not meet the needs of these members of the public.

Respondent's Case:

Caribou stated that:

- it is a family owned operation
- in 2009, they applied and got an operating licence for routes abandoned by Greyhound;
- Caribou currently serves the route applied for by Porky's five times per week. A same day service is only provided twice a week;
- based on Porky's projected operating statement, it showed a loss and no profit and would not survive;
- the passenger count on the Thunder Bay/Hearst corridor was 13-15 passengers per trip or 27.9% of passenger capacity. Porky's

proposed service would reduce the passenger count by half;
- it had used Greyhound's operating authority for 3 months prior to obtaining its own operating licence; and
- Porky's had ignored provincial laws and had been operating illegally.

Caribou proposed that the application be dismissed.

Decision

The Board decided that the vehicle involved was not a taxicab as defined in the *PVA*. It also dismissed that part of the application between Longlac and Hearst for lack of evidence. The Board consequently only dealt with the Longlac/Thunder Bay portion of the application.

The Board concluded that:

- Porky's had provided the service to the public since 2004. The public appreciated the same day service, particularly the personal door-to-door service for seniors. The public need and convenience for the service has been strongly established. Greyhound was aware of this service over the years but took no action simply because it had no economic impact on its operation.

- Porky's had provided the service for many years and it was fully aware of the viability of the operation. The Board did have concerns as to the financial viability of the operation but as Porky's was a one-vehicle operation, it concluded that this would limit any financial expansion and make the operation viable.

- Porky's had provided the service and there was no evidence to indicate that the safety of the public was ever in jeopardy or that the vehicle was unsafe. It was aware of its financial requirements. In the Board's opinion, Porky's fitness to run the proposed service was not in question.

- The Board concluded that Porky's did not deliberately operate in contravention of the *PVA*. Greyhound was aware of the operation but did not notify Porky's with respect to obtaining the authority. In fact, Porky's made the proper application immediately when it became aware. The Board expressed concerns that Caribou might have violated the *PVA* in its arrangement with Greyhound to provide a service between Hearst and Thunder Bay. The Board also stated that Caribou had not updated its timetables as required in Regulation 982. Porky's application between Longlac and Hearst was dismissed. This substantially diminished any economic impact on Caribou. The Longlac/Thunder Bay route has been operated by Porky's for many years and would therefore have no economic impact on Caribou.

The application was granted but restricted to one Class "D" vehicle having a maximum seating capacity of 12 passengers, exclusive of the driver.

Applicant: **1725720 Ontario Inc.**
o/a "Paris Transportation Services" ("Paris")
Cambridge, ON

File No.: 47232

Respondent: Grand River Cab Inc. ("GRC")

Application: To transport passengers on a scheduled service between the City of Brantford and the County of Brant in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers, exclusive of the driver.

Applicant's Case: Paris stated that:

- it has been operating a specialized service for the County of Brant for 6 years and the application is to permit them to provide the service. It is also the holder of a taxi licence;
- it directly charges the passengers and also additionally charges the County of Brant which subsidized the service;
- the service has grown from 100 trips per month to over 4,000 trips per month;
- based on the Board's order to cease, Paris stopped the service and only carried on with the taxi service and a service for no compensation;
- GRC failed to address whether the public need and convenience of the people of the County of Brant was not being served by Paris. GRC solely wanted the contract with the County at all costs. GRC failed to prove financial hardship if the application was granted;
- Paris admitted that it should have been more diligent with respect to proper licensing but they were totally unaware of this requirement. They have operated for 23 years in this way and immediately applied for a licence when it became aware; and
- Paris alleged that GRC did not want to initiate a new service but just take away the business that Paris had developed.

Paris summarized that it prides itself in its reputation for upstanding business practices. It had no intention to undermine any laws, etc. It had proven its case and the application should be granted.

Respondent's Case: GRC alleged that:

- Paris had been found by the Board to have operated in contravention of the *PVA* and should not be granted a licence;
- Paris had developed a successful business without a licence for over 10 years;
- it has the licence and is willing to provide the service;
- there is insufficient traffic to support 2 carriers; and
- Paris had got involved in all sorts of illegal practices that undermined legal transportation and the application should be dismissed.

Decision:

The Board considered:

1. the transportation needs of the public;
2. the viability of the proposed service; and
3. the fitness of the applicant and the impact on the respondent if the operating licence is granted.

1. The Board had to determine if the public evidence demonstrated sufficient need to warrant the granting of an authority. Paris has served the community for over 13 years in spite of inconsistent profits. The public need and convenience for this service had been well established. Paris was unaware that it had to have an operating licence to do so. In fact, they immediately filed for one when it became aware. It had been awarded a contract from the County of Brant and Paris assumed that they were authorized to provide the service. The public in large numbers through petitions had supported the application. In the Board's opinion, the statutory test of public need and convenience had been established.

2. Paris had provided the service for many years. They are familiar with the public need. Paris was fully aware of the viability of the operation.

3. Paris is cognizant of the needs and demands of the public and fully aware of the financial requirements to provide the service. The safety of the public was not in jeopardy and the vehicles were well maintained. In the Board's opinion the fitness of the applicant was not in question and Paris had the ability to provide the service.

   GRC based its opposition on the fact that:

   (1) In the past and presently, Paris continues to operate in contravention of the *PVA;* and
   (2) they will be economically impacted if the application is granted.

   The Board stated that the issue of operating in contravention of the *PVA* had already been dealt with. If GRC maintains that Paris is currently operating illegally then it should file an application under the relevant section of the *PVA* for the Board to consider. The matter could not be brought up as part of the current application.

   GRC did not provide any statistical evidence of economic impact/loss if the application were to be granted. Consequently, the Board was unable to determine if there would be any economic impact on GRC. The Board assessed that GRC did not currently have the revenue and wants the revenue that Paris has developed from the business. GRC was therefore not going to be economically impacted if the application was approved.

The application was granted.

Applicant: **A.J. Bus Lines Ltd. ("AJ")**
Sault Ste. Marie, ON

File No.: 47236-RE(1)

Respondent: 2218796 Ontario Inc. ("Lacroix")

Application: AJ alleged that Lacroix had operated in contravention of the *PVA* by providing a service for which they had no authority.

Applicant's Case: AJ alleged that:

- On two separate occasions, Lacroix had operated trips without the proper authority. Lacroix had scheduled a third trip but cancelled it when they became aware that the trip could be handled by a licensed carrier (All Call Rule). The All Call Rule worked both ways, i.e. you got business and you gave away business when you were unable to handle it.

- Lacroix had not checked with AJ to see if there was equipment available to provide the service. For that matter, AJ did have equipment to provide the service. Lacroix failed to keep a log indicating which companies they had contacted to provide the service.

Respondent's Case: Lacroix alleged that:

The operating licence in question had recently been purchased. They assumed that the previous owner had applied the proper procedures with respect to booking the trips. They did not handle any business out of Sault Ste. Marie but only filled the gaps when local carriers could not handle the business. Their prices were higher because of the dead-head charges. They admitted that their evidence contradicted the statement made to the Board investigator.

Lacroix alleged that AJ had no equipment available and consequently they did the trips. The trips were inherited from the previous owner and they assumed that the All Call Rule had been applied. AJ was not fully aware of the details of the trips and the complaint was unfounded.

They asked the Board to dismiss the application.

Decision: The Board emphasized the fact that two trips had been undertaken from Sault Ste. Marie by Lacroix. Lacroix did not have any authority to operate out of Sault Ste. Marie. Lacroix's conflicting evidence was held against him. The Board concluded that the All Call Rule had not been applied by Lacroix and consequently the trips in question were undertaken unlawfully.

The Board preferred the testimony of AJ as it was consistent. The Board emphasized that Lacroix, because of a previous violation of the

All Call Rule, should have been aware of the ramification should it occur again. As the contravention was undertaken by a different entity controlled by Lacroix, the Board did not apply the more serious option of suspension, cancellation, etc.
The Board ordered that the illegal services stop immediately with a warning that more serious options would be applied if there should be a recurrence of this behaviour. Costs were also assessed against Lacroix.

Applicant: **Frank A. Rennie** **File No.: 47225/A**
o/a "Frank's Limo Service ("Frank's")
Gilford, ON

Respondents:
1. Barrie Executive Transportation and Limousine Inc. ("Barrie")
2. Floyd Sinton Limited ("Sinton")

Applications: Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from Simcoe, Grey, Bruce, Durham, Peel, Halton, York and Niagara in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers, exclusive of the driver.

Applicant's Case: Frank's has been in business for over 14 years. They operate two 8-passenger limousines and only recently became aware of the licensing requirements. They had developed a good base of customers long before the respondents started their businesses. The business was developed in association with a radio station advertising its services. The application was supported by a very solid customer base. The respondents would not be economically impacted if the application was granted simply because the business has been ongoing for many years.

Frank's requested the Board to grant the applications.

Respondents' Cases: Barrie has been in business since 2007. They provide a premium limousine service in Simcoe County and Northern Ontario. They operate a fleet of seven vehicles. They stressed the fact that Simcoe County was undergoing a recession. The sources of income had decreased by 20-35% primarily in the corporate travel and entertainment trips. Issuing another licence at this time would deplete the existing business.

Sinton has been in business in Simcoe County since 1952. They generate more than 90% of its revenue from Simcoe County and they offer a service in all class of vehicles. The effects of the recession have been extreme. The service offered by Frank's was not unique and could be provided by the respondents. Sinton also reported a significant drop in revenues in the last quarter.

They asked that the applications be dismissed.

Decision: The Board concluded that as Frank's had been in business for over 14 years, there were no concerns about the viability of the proposed

service and Frank's ability to provide the service.

The applications were supported by Frank's clients that he has been serving over the years. While the written evidence in support of the applications was not in the traditional format, the Board accepted them as evidence of public need for the service.

Frank's customer base has been developed over the years and they will have no economic impact on the respondents who have not served these customers. The respondents failed to provide statistical evidence with respect to loss of revenues if the applications were granted. Consequently, the Board was unable to evaluate the economic impact on the respondents if the applications were granted.

The Board concluded that granting the applications would serve the public interest but restricted them to the use of two Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers, exclusive of the driver.

Applicant: **Frank Rogers ("Rogers")**
o/a "Canada's Pride"
Alliston, ON

File No.: 45769/A

Respondent: Aboutown Transportation Ltd. ("Aboutown")

Application: To transport passengers on a scheduled service between:

1. Toronto, Bolton, Palgrave, Tottenham, Beeton, Alliston, Cookstown and Barrie; and
2. Alliston, Beeton, Tottenham and Newmarket.

Applicant's Case: Rogers is attempting to fill in the void as a result of Greyhound discontinuing its service due to low ridership. Rogers will actively promote its services on radio stations and provide a flexible schedule that would facilitate the public. He would also advertise through Canada Post and local newspapers. Initially, he would sustain a financial loss but once the public became aware of the service, the business would become viable. Two runs a day in each direction would enable passengers to travel to their destinations for appointments, shopping and work and return to their homes the same day. He would hire at least 10 employees during the initial stages of the operations. The application was supported by a petition from numerous members of the public. The application was also supported by other individuals and organizations.

Rogers alleged that:

- Aboutown did not currently provide the service and would therefore sustain no economic loss if the applications were granted;
- his vehicles would be larger and more comfortable;

- he would also offer a courier and freight service; and
- the small communities would be well served.

Respondent's Case: Aboutown alleged that:

- they had applied to operate the same routes serving the same communities that Rogers was seeking;
- based on negotiations to take over Greyhound's routes, they would provide a seamless travel to the communities. Rogers' service would limit passengers to the proposed line and essentially isolate the communities within themselves;
- the passenger volumes are not sufficient to maintain service in larger vehicles which would result in greater losses;
- through an interline agreement with Greyhound, they were able to realize express freight revenues and agency commissions; and
- Rogers lacked any apparent expertise in the passenger transportation industry.

Decision: The applicant provided petitions and letters of support from a large segment of the public. There was evidence that Greyhound did offer some of the services applied for over the years. The withdrawal of the service by Greyhound, in the Board's opinion, was not because of public need but due to the fact that the small community-type of operation did not fit into their overall operations. In the Board's opinion, there was a public need for the service applied for.

Currently, Greyhound is the only licensed carrier able to provide the service applied for and they have opted to discontinue the service. The statutory onus is on Aboutown to show an economic impact if the licence is granted. They provided absolutely no information in this respect, save and except to state that they "have applied to take over the Greyhound service". In the Board's opinion, Aboutown failed to prove that granting the applications would have an economic impact on its operation.

The Board rejected the allegation that Rogers had no experience as a bus operator. Rogers is a holder of a public vehicle operating licence and operates a municipal transit service. The Board concluded that the proposed service was viable and Rogers was able to provide the proposed service.

The application was granted.

Applicant: **George & Connie Isak**
o/a "Vista Ride Service"
Kitchener, ON

File No.: 47254/A

Respondents:
1. Airways Transit Service Ltd.
2. Greyhound Canada Transportation ULC

Applications:

1. To transport passengers on chartered trip intra and extra-provincially from the Regional Municipality of Waterloo and the County of Wellington; and

2. To transport passengers on a scheduled service between the Regional Municipality of Waterloo on the one hand and Toronto, Lester B. Pearson International Airport (Mississauga), John C. Munro International Airport (Hamilton) and London International Airport on the other hand. The service would be restricted to the use of Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers, exclusive of the driver.

Decision:

As the applications for chartered trips were not opposed, they were granted as applied for.

With respect to the application for a scheduled service, the Board pointed out that pursuant to Regulation 982, a scheduled service would only be operated pursuant to a timetable and tariff of tolls on file at the Board. However, the applicants are adamant that they would not operate a scheduled service requiring a timetable. When making a decision on a scheduled service, the Board considers the viability of the operation and the applicant's ability to provide the service, the standard agreements at the airport to facilitate the passengers, the adequacy and quality of the existing service, the choices of modes of transportation, the uniqueness or distinctiveness of the proposed service or equipment, etc. All these factors are best examined at the oral hearing where both the Board and the respondents would have the opportunity to hear such evidence and cross-examine any witnesses who may attend. However, the applicant refused to allow their witnesses to be questioned or cross-examined under any circumstances. They also further added that they would only be agreeable to an oral hearing if the respondents were to pay the costs of the hearing, reimburse their expenses and the hearing would be limited to selected parties only.

These restrictions made it impossible for the Board to determine if the applications met the statutory test of public need and convenience. The conditions were totally unacceptable.

The application for a scheduled service was denied in its entirety.

Applicant: **Tokmakjian Inc.** **File No.: 46142/B**
o/a "Can-Ar Coach Service" ("Can-Ar")
Concord, ON

Respondents:

1. Pacific Western Transportation Ltd. ("PW")
2. Aboutown Transportation Ltd. ("Aboutown")

Application:

Delete the restriction prohibiting a service to Orangeville to enable them to provide a through service between Saugeen Shores, Orangeville, Lester B. Pearson International Airport (Mississauga)

and Toronto.

As a result of an amendment to the application, PW withdrew its opposition.

Applicant's Case: Can-Ar has been in business since 1989. They have provided the scheduled service in question for over 21 years. They drive through Orangeville twice each day on their regular route and serve many small communities that have no other bus service. Orangeville's population has grown and this would just be another stop on the existing route. The public in Orangeville want options in terms of time and convenience in getting to and from Toronto. They would not add an additional bus as they had space on their existing service. The service would not only assist the people in Orangeville, it would also improve their passenger count. They will not economically impact Aboutown as they do not currently serve some of the routes. The application was supported by forty members of the public.

Respondent's Case: Aboutown alleged that:

- the removal of pick-up restrictions on certain routes would have a direct conflict with its own service to serve Orangeville, Brampton Lester B. Pearson International Airport (Mississauga) and Toronto;
- authorizing Can-Ar additional charter privileges would economically impact its operations; and
- by authorizing Can-Ar to operate over the same route as it operates, they question whether the traffic was sufficient to support two carriers.

They requested the Board deny the application.

Decision:

The application was supported by forty members of the public who wanted a scheduled service seven days a week to Orangeville and the surrounding communities. Greyhound has reduced its service in the area and Aboutown was not currently providing the service. In the Board's opinion, there was sufficient support from the public to meet the statutory test of public necessity and convenience. Aboutown failed to provide the Board with any evidence to substantiate any economic impact on its operations if the application was granted. Vague statements with no hard facts to substantiate economic loss, were not acceptable. The Board needs potential revenue losses, impact on load factors, etc. The lack of this information coupled with the fact that Aboutown was not operating over many portions of their authority led the Board to conclude that by granting the application, there would be little, if any, negative economic impact on Aboutown's current operations.

Can-Ar currently serves the routes daily and is definitely able to provide the additional service.

The application was granted.

Ontario

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2010

Table des matières

La Commission 4

Message du Président 5

Organigramme 6

Information financière pour l'année 2010 7

Demandes reçues 8

Demandes de permis spéciaux traitées 9

Demandes de permis reçues par région 10

Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* 11

Résumés de décisions rendues 12

À: L'honorable David C. Onley
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2010.

Respectueusement,

Kathleen O. Wynne
Ministre

À: L'honorable Kathleen O. Wynne, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2010.

Respectueusement,

Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2010)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario (la « Commission ») est un tribunal quasi-judiciaire indépendant du Gouvernement de l'Ontario se rapportant au ministre des transports. Les principales parties prenantes de la Commission sont les exploitants de véhicules de transport en commun voyageant en Ontario.

La Commission a célébré ses cinquante-cinq ans en 2010.

L'industrie du transport en commun s'autorégule depuis 1996 et dans les dernières années le focus de la Commission s'est concentré sur les décisions prises en vertu des articles 6, 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* (la « Loi »). Les demandes en vertu de l'article 6 visent l'émission de nouveaux permis et des privilèges d'exploitation additionnels. Les articles 10 et 11 visent des requêtes pour interprétation de permis déjà émis et pour des mesures disciplinaires contre des transporteurs contrevenant à la Loi.

De plus, la Commission émet des permis spéciaux aux transporteurs provenant de l'Ontario ainsi que de l'extérieur de l'Ontario permettant de faire un voyage unique. La Commission encourage les transporteurs de l'extérieur de l'Ontario à demander des permis permanents.

La Commission tient des audiences publiques à travers la province incluant des sessions dans la soirée afin d'accommoder les parties et les témoins. Les demandes sont traitées dans les délais déterminés par les procédures établies par la Commission. En vertu des procédures de la Commission, la Commission s'engage à émettre ses décisions à l'intérieur d'un délai de quatorze jours de la fin de l'audience ou du dépôt de toute la documentation dans le cas de demandes sans audience. Je suis fier d'écrire qu'en 2010 ce délai a été respecté.

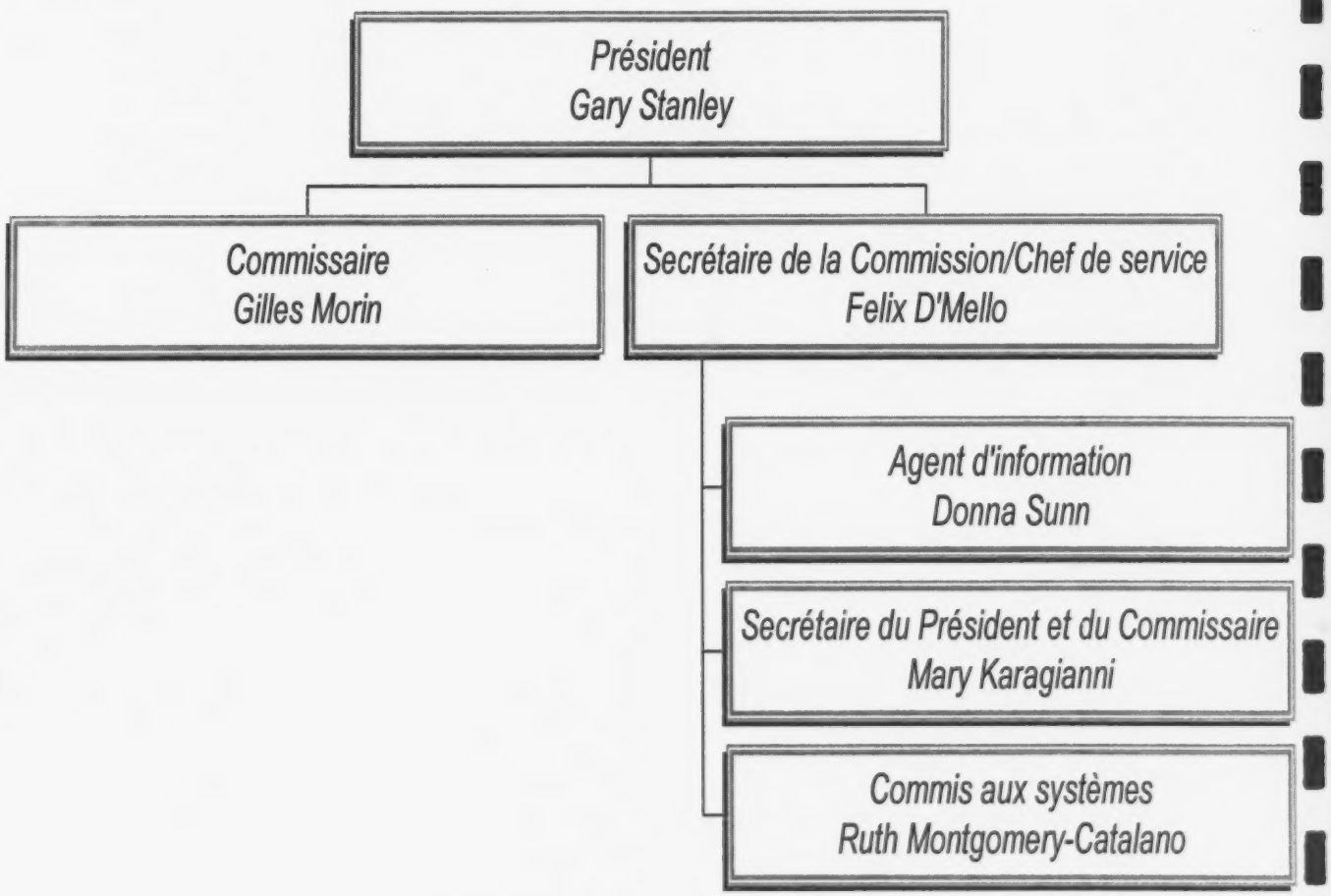
Les frais imposés aux demandeurs visent à payer en partie les coûts attachés aux audiences publiques. Le personnel de la Commission s'applique à simplifier le processus des audiences et à minimiser les frais reliés à celles-ci. Un plus grand nombre de demandeurs choisissent de se représenter eux-mêmes lors des audiences. Les frais imposés ainsi que les frais de dépôt de demandes sont collectés par la Commission pour le compte de la province et sont déposés au Fonds consolidé du revenu.

Le nombre de demandes varie d'années en années. Cependant, la plupart du personnel de la Commission est à temps partiel. La priorité principale de la Commission est d'offrir un service efficace au public ainsi qu'aux parties prenantes de l'industrie.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2010)



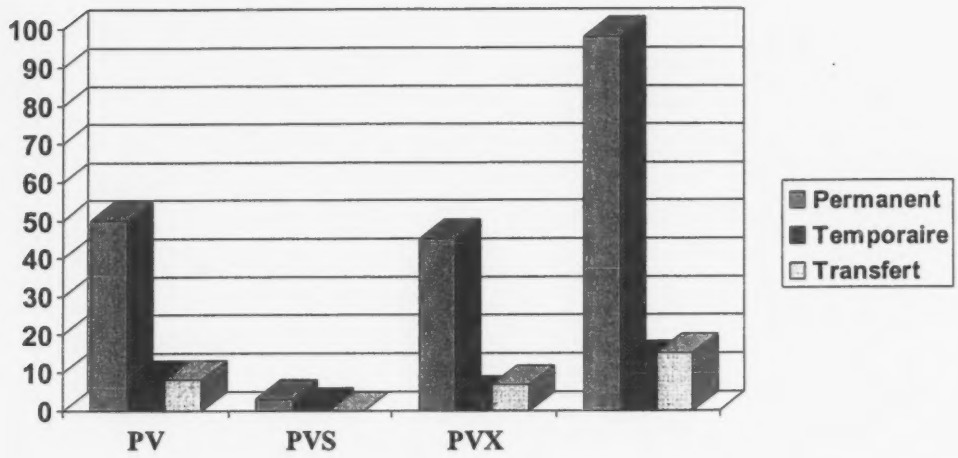
INFORMATION FINANCIÈRE

Revenus/Recouvrements	**2010**	**2009**
Frais de dépôt des demandes	51,311	67,041$
Frais d'audiences imposés	16,283	25,991
Demandes de permis spéciaux	4,899	4,590
Échange américain	29	834
Total	**72,522$**	**98,456$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	408,643$	406,955$
Voyages et communications	17,839	22,220
Équipement et fournitures	24,483	38,823
Total	**450,965$**	**467,998$**

Coût net d'exploitation de la Commission	**378,443$**	**369,542$**

Demandes reçues

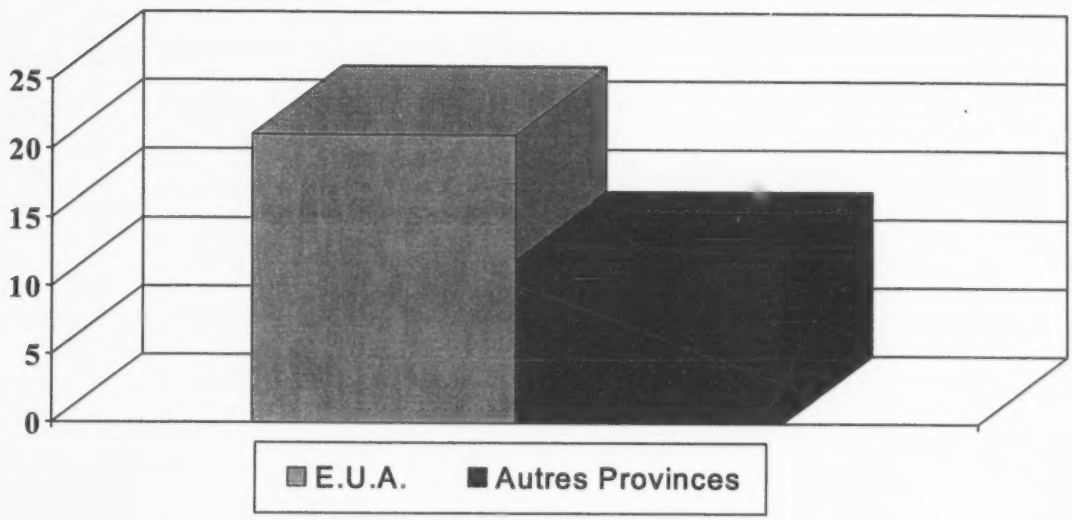


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	50	3	45	98
Temporaire	8	1	4	13
Transfert	8	0	7	15
TOTAL	66	4	56	126

Legende:

PV	Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

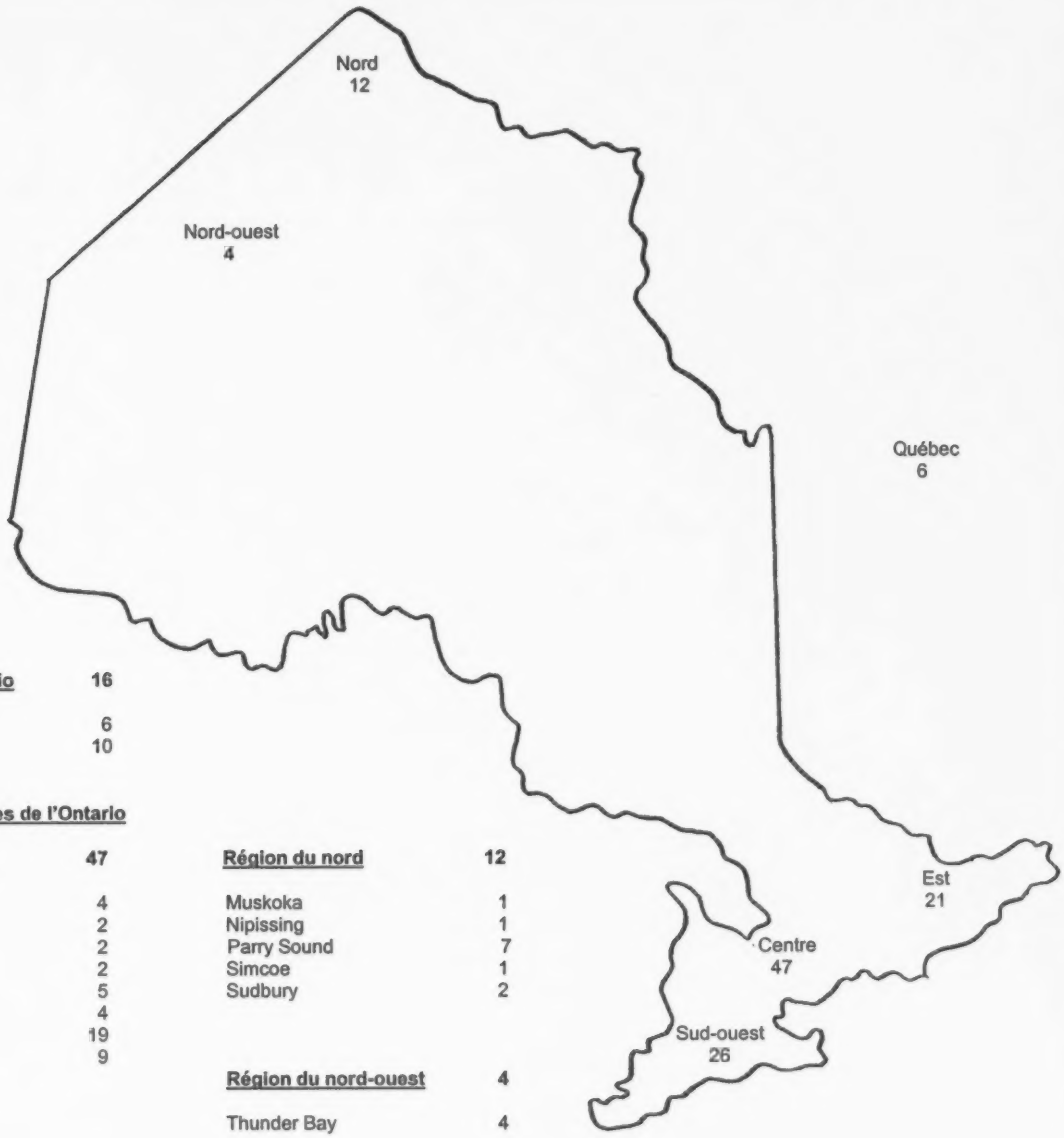
Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.	21
Autre Provinces	12
TOTAL	**33**

Demandes reçues par région



Extérieur de l'Ontario	**16**
Québec	6
États-Unis	10

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre	**47**
Barrie	4
Durham	2
Halton	2
Hamilton	2
Niagara	5
Peel	4
Toronto	19
York	9

Région du nord	**12**
Muskoka	1
Nipissing	1
Parry Sound	7
Simcoe	1
Sudbury	2

Région du nord-ouest	**4**
Thunder Bay	4

Région de l'est	**21**
Hastings	3
Lennox & Addington	3
Northumberland	2
Ottawa	3
Peterborough	5
Prescott & Russell	1
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	2

Région du sud-ouest	**26**
Brant	1
Bruce	2
Chatham Kent	3
Essex	4
Grey	1
Kent	1
Middlesex	8
Waterloo	4
Wellington	2

Résumés - Demandes en vertu des articles 2,10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

Note : À moins d'indication contraire tous les frais imposés doivent être payés au ministre des finances.

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
2218796 Ontario Inc. Hearst, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	2400$
Hunt Valley Motor Coach Inc. Hunt Valley, Maryland États-Unis	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$
Jones Limousine Service Ltd. Kingston, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$
Skyport International Services Inc. Dorval, Quebec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$
Shubat Transportation Company Hibbing, Minnesota Etats-Unis	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2006 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	**LVTC**
Loi sur les transports routiers:	**LTR**
Service sur horaire:	Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.
Service nolisé:	Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demanderesse: **Pearson International Limousine Inc. (« Pearson »)**
Toronto, ON

Dossier: 45595/G

Opposante: Pacific Western Transportation Ltd. (« PW »)

Demande: Demande de permis de transport nolisé intra-provincial afin de d'enlever des limitations au service sur horaire entre Toronto et l'Aéroport International Lester B. Pearson

Pendant l'audience, deux requêtes ont été présentées. Dans la première requête, PW a allégué que l'audition de la demande par la Commission n'a pas été commencé à l'intérieur d'un délai raisonnable i.e. plus de trois ans se sont écoulés depuis le dépôt de la demande originale et le délai à commencer l'audience pourrait causer préjudice aux personnes intéressées à participer à l'audience.

La Commission a décidé que la demande a été traitée conformément aux règles de pratique de la Commission et qu'il n'y avait pas lieu de traiter la demande à nouveau.

La requête a été rejetée.

Dans la deuxième requête, PW a allégué que la demande était incomplète du fait qu'elle était pour un permis pour un service sur horaire alors que la preuve de la demanderesse portait sur un service nolisé. La demande devrait donc être invalide du fait que l'avis de la demande dans la Gazette de l'Ontario n'a pas été publié correctement. Conséquemment, la demande devrait être rejetée.

La Commission a décidé que le service offert par Pearson ne rencontre pas la définition d'un service nolisé. Pearson impose des taux individuels et offre un service sur demande. La Commission a décidé que le service est un service sur horaire tel que définit dans le Règlement 982.

La requête a été rejetée.

Preuve de la demanderesse:

Onze témoins ont témoigné au support de la demande. Leurs témoignages peuvent se résumer comme suit:

- ils supportent un service de covoiturage et vont utiliser le service. Ils utilisent présentement le service déjà offert;
- le service de PW n'est pas pratique du fait qu'il faut prendre un taxi pour se rendre aux points d'embarquement de PW;
- cela a pour conséquence d'entrainer des coûts supplémentaires et la nécessité de transporter les bagages;
- le service moins cher du covoiturage est un important facteur;
- l'horaire des départs du service de PW n'est pas compatible avec l'horaire des départs des compagnies aériennes; et
- le service porte à porte de Pearson n'est pas seulement pratique mais il est aussi préférable.

Pearson a indiqué qu'il est en affaires depuis 1975 et exploite un service aéroportuaire de limousine, un service de taxi et un service d'autobus. La compagnie exploite deux voitures sedan, un petit autobus et entend en acheter un autre. La demande vise à enlever les restrictions à son permis afin de donner un service qui sera plus viable pour la compagnie et plus économique pour les passagers. Les passagers ont demandé un service que Pearson ne peut donner en vertu du permis existant. La compagnie est viable financièrement et peut financer sa croissance.

Preuve de l'Opposante:

PW a déclaré que:

- la compagnie exploite un service d'autobus aéroportuaire depuis 1992. Le service à partir des stations de métro a été discontinué à cause de la compétition de la part de Go Transit and de la TTC;
- la compagnie fait 99 voyages par jour sur une période de 21 heures. La compagnie utilise 9 autobus, a un plan marketing et un système de billetterie. La compagnie exploite 4 kiosques à l'aéroport et a un stationnement en file à l'aéroport;

- son coefficient d'occupation est de 17% et chaque passager que Pearson lui prend affecte ses résultats;
- a cause du contrat avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, la compagnie ne peut réduire le service, le personnel et les coûts sont fixes;
- PW est un exploitant sécuritaire. La compagnie a un programme de formation en sécurité et en maintenance pour ses employés;
- la compétition vient de partout i.e. la voiture, le taxi, les limousines, la TTC, Go Transit, les preneurs illégaux de passagers, carpooling.ca etc.
- la compagnie est prête à étudier toute alternative qui se présente et surveille constamment les opportunités; et
- présentement la compagnie dessert 9 points d'embarquement au centre ville.

PW a allégué que Pearson n'a pas rencontré le test de la nécessité et commodité du public. De plus, PW a allégué que d'accorder la demande aura un effet économique significatif sur ses opérations et la demande doit être rejetée.

Décision:

En prenant sa décision la Commission considère les critères suivants : (1) les besoins en transport des témoins du public; (2) l'impact économique sur PW si la demande est accordée; et (3) la viabilité du service proposé et la capacité de Pearson à donner le service.

1. La Commission a conclu que le service porte à porte, la propension des passagers à partager le véhicule et le coût moins élevé des billets ont contribué à satisfaire le critère du besoin et de la commodité du service. Ce n'est pas commode et c'est plus coûteux de se rendre aux points d'embarquement de PW.

   La Commission a conclu qu'il y existe un besoin du public pour un service de transport semi-collectif.

2. Présentement, Pearson offre un service de limousine, de taxi et de déplacement semi-collectif. La Commission a assumé que le service de déplacement semi-collectif ne constitue pas une partie importante de l'exploitation de Pearson. Il n'a pas été possible de déterminer si une perte de passagers de la part de PW serait un gain pour Pearson. Il y a de la compétition partout, de la part des taxis, des limousines, la TTC, Go Transit etc. Imposer une prohibition d'embarquer des passagers à partir des points d'embarquement de PW pourrait être un moyen d'éliminer l'impact économique, s'il est déterminé qu'il y en a un.

3. Pearson est en affaires depuis 1975 et offre un service de transport semi-collectif en vertu de son permis. La Commission n'a aucun doute que Pearson peut entreprendre le service proposé. Les restrictions dans le permis de Pearson relativement à l'embarquement de passagers aux stations de métro sont dépassées simplement parce que PW n'offre plus ce service.

La Commission a conclu que Pearson rencontre le test de commodité et de besoin du public. Si le permis est émis l'impact économique sur PW sera minimal. La Commission a conclu que Pearson est capable de donner le service faisant l'objet de la demande.

La demande a été accordée sujet à la prohibition de prendre des passagers aux points d'embarquement de PW.

Demanderesse: **Autobus La Québécoise Inc. (« La Québecoise »)**
Québec, QC

Dossier: 44424/M

Opposantes:

1. Transport Thom Ltée
2. Leduc Bus Lines Ltd.
3. Autobus Galland Ltée
4. 417 Bus Lines Limited
5. Delaney Bus Lines Limited
6. Autobus Bergeron Bus Lines Inc.
7. Greyhound Canada Transportation Inc.

Demande:

Demande de permis de transport nolisé extra-provincial pour le compte de Travaux publics et Services Canada :

(a) a partir de points au Québec en direction de l'Ontario et retour des passagers au point d'origine; et

(b) a partir d'Ottawa en direction de points au Québec et retour des passagers au point d'origine.

Preuve de la demanderesse:

Suite à un appel d'offres de Travaux publics et Services Canada (« TPSC ») la Québécoise a été choisie pour offrir un service exclusif de navette pour les employés de TPSC. La demande a été déposée de façon à obtenir un permis pour offrir ce service. Le contrat passé avec TPSC est pour une durée d'un an, avec la possibilité de renouveler pour deux périodes additionnelles d'un an. La Québécoise a présent la plus basse soumission. TPSC a supporté la demande. TPSC était au courant qu'il y avait d'autres transporteurs autorisés à donner le service et en fait au moment de l'appel d'offres TPSC utilisait Transport Thom Ltée et il n'y avait aucun problème avec le service.

La Québécoise a allégué que seul Transport Thom Ltée serait affecté si le permis était accordé du fait que les autres transporteurs ne donnent pas le service présentement. La Québécoise a indiqué qu'elle a obtenu le contrat parce qu'elle était la soumissionnaire la plus basse et que l'argent du public était dépensé de la manière la plus économique. La compagnie a obtenu le permis nécessaire de la Province de Québec. La compagnie a engagé trois conducteurs à plein temps et a acheté trois autobus exclusivement pour donner le service.

Preuve des Opposantes: Les opposantes ont indiqué ce qui suit:

- elles étaient toutes détentrices de permis et qu'elles étaient prêtes et capables de donner le service;
- elles avaient des véhicules de disponibles;
- Transport Thom Ltée offre un service de navette pour le compte de différentes organisations gouvernementales fédérales, incluant TPSC et la compagnie n'a reçu aucune plainte de la part des passagers. Au cours des trois dernières années, le contrat a généré des revenus de plus d'un million de dollars pour Transport Thom Ltée et la compagnie subira un impact économique important et devra mettre à pied des employés and vendre l'équipement suite à la perte de revenus. Cela aura un impact non seulement sur le coefficient d'occupation de son équipement et sa marge de profit mais aussi sur sa capacité de continuer à offrir les services existants avec le même niveau de qualité;
- accorder la demande créerait plus de compétition dans un marché qui est déjà hautement compétitif; et
- le fait d'être le plus soumissionnaire n'établit pas le test statutaire de la commodité et le besoin du public et la demande doit être rejetée.

Décision: Dans sa décision, la Commission a pris en considération les facteurs suivants:

1. La viabilité du service proposé et la capacité de la demanderesse à fournir le service

   Le service a été offert par Transport Thom Ltée et plus récemment par La Québécoise. La Commission est d'opinion que le service est viable.

2. Les besoins en transport du public par l'entremise des témoins du public

   La demande a reçu le support de TPSC sur la base que La Québécoise a rencontré toutes les exigences de l'appel d'offres et qu'elle était la soumissionnaire la plus basse.

   La Commission est d'opinion que TPSC est dans l'erreur d'avoir accordé le contrat à un transporteur ne détenant pas le permis nécessaire. Tout contrat ne devrait être accordé qu'à un détenteur de permis de transport permanent. TPSC a utilisé les services de Transport Thom Ltée et n'a reçu aucune plainte de la part des passagers. Il est accepté qu'obtenir une soumission ne démontre pas automatiquement le test de commodité et nécessité publiques. Obtenir une soumission combinée à d'autres facteurs pris dans leur totalité pourrait résulter en une décision. Le seul facteur apporté en preuve est le fait que La Québécoise a gagné la soumission. Conséquemment La Québécoise n'a pas démontré le test de commodité et

nécessité publiques.

La Commission s'est dite préoccupée par le fait que TPSC a accordé un contrat à un transporteur ne détenant pas de permis. Le fait que La Québécoise a fait des investissements importants alors qu'elle ne détenait qu'un permis temporaire ne relève pas de la Commission.

La Commission avise toujours les demandeurs de permis de ne pas faire d'investissement en équipement avant qu'un permis permanent ne soit émis.

3. L'impact sur les transporteurs existants si la demande est accordée

Il est évident que Transport Thom Ltée sera le grand perdant si e permis est accordé. Le marché dans la région d'Ottawa se contracte et accorder un permis additionnel ne fera que diviser ce marché qui s'érode.

La demande est rejetée.

Demanderesse: **The Corporation of the Town de Tecumseh (« Tecumseh »)**
Tecumseh, ON

Dossier: 44266/B

Opposante: The Corporation of the City of Windsor (« Windsor »)

Demande: Demande de permis de transport intra-provincial sur horaire entre la Ville de Tecumseh et la Ville de Windsor.

Preuve de la demanderesse: Tecumseh est une banlieue de la Ville de Windsor. Présentement, le service de transport en commun est donné par Tecumseh Transit. Tecumseh allègue que présentement il n'y a pas de service sur horaire public connectant Tecumseh et Windsor. Les seules options étant disponibles au public sont la voiture personnelle ou le taxi. Ces options ne servent pas les besoins de la population. Le service faisant l'objet de la demande offrira un service entre Tecumseh et le centre commercial Tecumseh situé dans la ville de Windsor. Ce service offrira une destination à la population de Tecumseh et une connexion au système de la Société de transport de Windsor. Tecumseh va subventionner le service, si nécessaire, et les passagers supplémentaires vont s'ajouter aux passagers déjà existants de la Société de transport de Windsor.

Le public de Tecumseh a supporté la demande. Le public a exprimé un besoin pour le service, certains sur une base hebdomadaire et d'autres plus souvent. Il n'y a pas d'autre service. Offrir ce service implique que la voiture sera moins utilisée, particulièrement pour ceux qui voyagent à tous les jours. Le service sera commode pour le magasinage, les visites familiales, chez le médecin ou sociales.

Tecumseh est prêt à offrir le service immédiatement si le permis est accordé.

Preuve de l'Opposante:

Windsor a allégué que:

- présentement la ville offre un service limité aux résidents de Tecumseh;
- récemment un rapport sur l'évaluation des besoins en service de transport en commun a été publié et a proposé un système qui offrirait une connexion entre Lakeshore et Tecumseh et le service présentement offert par la Société de transport de Windsor. De ce fait un service de plus haut niveau serait offert au public si le rapport est implanté. Toutes les municipalités dans le comté ont supporté le concept; et
- le concept d'un service de transport régional pourrait être en danger si la demande est accordée.

Décision:

Au cours de l'audience, la Commission a constaté que présentement la Société de transport de Windsor impose des taux et exploite un horaire qui ne sont pas conformes au Règlement 982. Les taux et l'horaire n'ont pas été mis à jour depuis1978-79.

Dans son processus de décision, la Commission a considéré les facteurs suivants:

1. Les besoins en transport du public à travers les témoignages du public

   La demande a reçu le support de neuf personnes du public qui ont indiqué qu'ils utiliseraient le service une fois par semaine. La Commission est d'opinion que le secteur le plus populeux de Tecumseh a besoin du service faisant l'objet de la demande. Le service offert par la Société de transport de Windsor n'est pas une alternative acceptable du fait que le service ne rencontre que les besoins des passagers de Windsor et non ceux de Tecumseh.

2. L'impact sur les transporteurs existants si la demande est accordée

   Le service offert par la Société de transport de Windsor dessert seulement la partie sud de Tecumseh. Le service ne dessert pas la partie nord de Tecumseh. Conséquemment, il n'y aura pas d'impact sur le service offert par la Société de transport de Windsor parce qu'elle n'offre pas de service dans la partie nord. La Société de transport de Windsor n'a démontré aucun impact financier dû à la perte de revenu pour son service si le permis est accordé. En fait au contraire, la Société de transport de Windsor bénéficiera de la connexion au service proposé.

3. La viabilité du service proposé et la capacité du demandeur à fournir le service

Vu que le service sera subventionné by Tecumseh, la Commission a conclu que le service sera viable.

La Commission est d'opinion que l'émission du permis rencontre le test du besoin et de la commodité du public et la demande est accordée.

Demandeur: **Peter P. Hildebrandt**
o/a Porky's (« Porky's »)
Longlac, ON

Dossier: 47240

Opposante: Caribou Coach Transportation Company Inc. (« Caribou »)

Demande: Demande de permis de transport sur horaire entre:

1. Longlac et Thunder Bay; et
2. Longlac et Hearst.

Le service sera offert par véhicule de transport en commun de catégorie « D » ayant une capacité maximale de 12 passagers, excluant le conducteur.

Preuve du Demandeur: Porky's a indiqué:

- qu'il exploite un service de taxi depuis 1997;
- en 2004, Greyhound a réduit son service sur horaire dans le secteur de 7 jours par semaine à seulement trois fois par semaine. Porky's a commencé à donner un service de navette les jours où Greyhound ne donnait pas de service;
- au début il n'y avait pas beaucoup de passagers mais avec le temps le nombre de passagers a augmenté;
- il a offert un service porte à porte pour les personnes du troisième âge et un service d'embarquement et de débarquement à certains points pour les autres passagers;
- en 2009 Greyhound a abandonné complètement le service dans le secteur et Caribou a exploité le service les mêmes jours que ceux que Greyhound avait abandonné. Par la suite, Caribou a offert un service les mêmes jours que Porky's;
- Caribou a aussi déposé une plainte auprès de la Commission alléguant que le service offert par Porky's contrevenait à la LVTC. La Commission a émis une ordonnance de cessation du service;
- Porky's a allégué que le public a besoin du service qu'il offre. Le public, spécifiquement les personnes âgées, trouve le service commode i.e. retour à la maison tôt et le service porte à porte;
- Porky's ne voulait pas travailler contre Greyhound/Caribou. Au contraire, il voulait travailler avec eux. Il y a de place pour deux transporteurs; et

- il ne savait pas qu'il contrevenait à LVTC. Il aurait fait une demande s'il l'avait su.

Il a demandé à la Commission d'accorder la demande.

Les témoins ont témoigné de la manière suivante:

- le service personnalisé de Porky's rencontre les besoins du public, plus spécialement ceux de la population âgée. Le service porte à porte est très apprécié;
- le fait d'arriver plus tôt à la maison était très apprécié;
- ils supportent une petite entreprise locale;
- les taux plus bas de Porky's étaient un incitatif à utiliser le service;
- le fait d'utiliser le service de Porky's au lieu de prendre leur voiture était commode; et
- le service de Porky's était essentiel pour desservir les Premières Nations devant se rendre à des rendez-vous médicaux. Le service de Caribou ne rencontrait pas les besoins de ces membres du public.

Preuve de l'Opposante:

Caribou a déclaré ce qui suit:

- Caribou est une entreprise familiale;
- en 2009, la compagnie a déposé une demande de permis afin d'offrir le service abandonné par Greyhound et le permis a été émis;
- Caribou dessert présentement la route qui fait l'objet de la demande de Porky's cinq fois par semaine. Un service aller-retour la même journée est offert deux fois par semaine;
- en basant sur les chiffres de Porky's, la route produit une perte et pas de profit et ne survivra pas;
- le corridor Thunder Bay-Hearst a un nombre de passagers de 13-15 passagers par voyage ou un niveau de capacité de 27.9%. Le service proposé par Porky's va réduire le nombre de passagers de la moitié;
- Caribou a utilisé le permis de Greyhound avant d'obtenir son propre permis; et
- Porky's a ignoré la législation provincial et a opéré illégalement.

Caribou a demandé que la demande soit rejetée.

Décision:

La Commission a décidé que le véhicule utilisé pour offrir le service n'est pas un taxi tel que défini dans LVTC. La partie de la demande pour offrir un service entre Longlac et Hearst a été rejetée faute de preuve. Conséquemment, la Commission n'a eu à décider que de la demande relativement au service entre Thunder Bay et Longlac.

La Commission a conclu que:

- Porky's dessert le public depuis 2004. Le public apprécie le service aller-retour le même jour, plus particulièrement le service porte à porte pour les personnes âgées. Les besoins et la commodité pour le public ont été démontrés. Greyhound savait que Porky's donnait le service but n'a rien fait du fait que le service n'avait aucun impact sur ses opérations.

- Porky's a donné le service pendant des années et conséquemment il sait que le service est viable. La Commission s'est dite préoccupée par la viabilité financière du service. Vu que Porky's n'a qu'un seul véhicule, la Commission a conclu qu'une expansion sera limitée et rendra le service viable.

- Porky's fournit le service et il n'y a pas de preuve indiquant que la sécurité du public ait jamais été compromise ou que le véhicule n'était pas sécuritaire. Il connaît ses exigences financières. La Commission est d'opinion que l'aptitude de Porky's à donner le service n'est pas en question.

- La Commission a conclu que Porky's n'a pas enfreint la LVTC délibérément. Greyhound était au courant du service mais n'a pas avisé Porky's de la nécessité d'obtenir un permis. En fait, Porky's a déposé une demande immédiatement lorsqu'il a appris qu'un permis était nécessaire. La Commission s'est dite préoccupée du fait que Caribou a peut-être enfreint la LVTC en concluant un arrangement avec Greyhound pour donner le service entre Thunday Bay et Hearst. La Commission a noté que Caribou n'a pas mise à jour ses horaires tel que requis par le Règlement 982. La demande de Porky's pour offrir le service entre Longlac et Hearst a été rejetée. Cela a diminué l'impact économique sur les activités de Caribou. La route entre Thunder Bay et Longlac a été desservie par Porky's pendant de nombreuses années et conséquemment il n'y a pas d'impact économique sur Caribou.

La demande a été accordée sujet à la restriction d'utiliser un véhicule de transport en commun de catégorie « D » ayant une capacité maximale de 12 passagers, excluant le conducteur.

Demanderesse: **1725720 Ontario Inc.**
o/a « Paris Transportation Services»
(« Paris »)
Cambridge, ON

Dossier: 47232

Opposante: Grand River Cab Inc. (« GRC »)

Demande: Demande de permis de transport intra-provincial sur horaire entre la Ville de Brantford et le Comté de Brant utilisant des véhicules de transport en commun de catégorie « D » ayant une capacité

maximale de 12 passagers, excluant le conducteur.

Preuve de la Demanderesse: Paris a déclaré :

- depuis 6 ans la compagnie offre un service spécialisé pour le compte du Comté de Brant et le permis lui permettra d'offrir le service. La compagnie est aussi détentrice d'un permis de taxi;
- les passagers doivent payer leurs billets. De plus, le Comté de Brant subventionne le service;
- le service est passé de 100 voyages par mois à 4,000 voyages par mois;
- suite à la décision de la Commission lui enjoignant de cesser le service, Paris a cessé le service. Il n'a donné que le service de taxi ou a fourni le service gratuitement;
- GRC n'a pas démontré que la commodité et nécessité du public n'est pas servi par Paris. La seule chose que voulait GRC était le contrat avec le Comté de Brant. GRC n'a pas démontré d'impact économique si le permis était accordé;
- Paris a admis que la compagnie aurait dû être plus diligente relativement à la nécessité de détenir un permis mais elle ne savait pas qu'une telle exigence existait. La compagnie a exploité le service pendant 23 ans et a déposé la demande aussitôt que cette exigence a été portée à son attention; et
- Paris a allégué que GRC ne voulait pas initier un nouveau service mais simplement lui enlever le service que la compagnie a développé.

En résumé, Paris a indiqué qu'elle est réputée pour ses pratiques commerciales honnêtes et elle en est fière. La compagnie n'avait aucune intention de contrevenir à la loi. La compagnie a apporté la preuve nécessaire au soutien de sa demande et elle doit être accordée.

Preuve de l'Opposante: GRC a allégué:

- Paris a été déclaré coupable par la Commission d'avoir contrevenu à la LVTC et la demande ne doit pas être accordée;
- depuis 10 ans, Paris a développé un service qui a eu du succès sans détenir le permis nécessaire;
- GRC a le permis nécessaire et est prêt à offrir le service;
- il n'y a pas suffisamment de passagers pour soutenir deux transporteurs; et
- Paris a été impliqué dans des pratiques illégales qui ont minées le transport légal offert par d'autres transporteurs et la demande doit être rejetée.

Décision: Dans sa décision la Commission a considéré:

1. les besoins en transport du public;
2. la viabilité du service proposé; et

3. l'aptitude de la demanderesse et l'impact sur l'opposante si le permis est accordé.

1. La Commission est d'opinion que la preuve du public a démontré que le public a besoin du service et que le permis doit être émis. Depuis 13 ans Paris offre le service en dépit des hauts et des bas dans les profits. Les besoins et la commodité du public pour le service ont été démontrés. Paris ne savait pas qu'elle devait détenir un permis afin d'offrir le service. Dès qu'elle l'a su la compagnie a déposé une demande de permis. La compagnie pensait qu'elle n'avait besoin que du contrat avec le Comté de Brant. Par voie de pétitions, le public a apporté son support à la demande. La Commission est d'avis que le test de commodité et des besoins du public a été rempli.

2. Paris a donné le service depuis de nombreuses années. La compagnie connaît bien les besoins du public. Paris sait que le service est viable.

3. Paris connaît bien les besoins du public et les exigences financières reliées au service. La sécurité du public n'était pas en danger et les véhicules sont bien entretenus. La Commission est d'opinion que l'aptitude de la demanderesse n'est pas problématique et qu'elle a la compétence pour offrir le service.

GRC a basé son opposition sur les questions suivantes:

(1) Paris a par le passé et continue d'exploiter le service en contravention de la LVTC; et
(2) La compagnie va subir un impact économique si le permis est accordé.

La Commission a indiqué que la question de l'exploitation illégale a déjà été décidée. Si GRC maintiens que Paris opère illégalement elle doit déposer une requête en vertu de l'article pertinent de la LVTC afin que la Commission en décide. La question ne peut être décidée dans le présent forum.

GRC n'a pas apporté de preuve statistique au support de l'impact/perte économique si la demande était accordée. Conséquemment, la Commission ne peut déterminer s'il y a oui ou non un impact économique sur GRC. La Commission a estimé que GRC n'a pas présentement les revenus provenant du service et désire seulement s'approprier les revenus du service établi par Paris. Conséquemment, il n'y aura pas d'impact économique sur GRC si la demande est accordée.

La demande a été accordée.

Requérante: **A.J. Bus Lines Ltd. (« AJ »)**
Sault Ste. Marie, ON

Dossier: 47236-RE(1)

Défenderesse: 2218796 Ontario Inc. (« Lacroix »)

Requête: AJ a allégué que Lacroix a exploité des véhicules de transport en commun sans détenir le permis requis contrevenant ainsi à la LVTC.

Preuve de la requérante: AJ a allégué:

- A deux reprises Lacroix a fait des voyages sans détenir le permis nécessaire. Lacroix avait cédulé un troisième voyage mais il a été annulé quand la défenderesse a su que le voyage pouvait être fait par un transporteur détenant un permis (Règle Appel à tous). La Règle Appel à tous fonctionne dans les deux sens i.e. vous obtenez des voyages et vous en donnez aux autres transporteurs quand vous ne pouvez les faire vous-mêmes.

- Lacroix n'a pas vérifié avec AJ pour savoir si AJ avait de l'équipement de disponible pour faire le voyage. En fait, AJ avait l'équipement de disponible. Lacroix n'a pas conservé de dossiers relativement aux transporteurs qu'il a contactés.

Preuve de la défenderesse: Lacroix a allégué:

Le permis de transport a été acheté récemment. Elle a assumé que le propriétaire précédent a appliqué la procédure appropriée relativement aux réservations. Lacroix n'a pas pris de voyages à partir de Sault Ste. Marie mais a seulement pris des voyages lorsque les transporteurs locaux ne pouvaient donner le service. Ses prix sont supérieurs à cause des coûts reliés à la distance à vide du véhicule. Lacroix a admis que sa preuve contredisait ce qui avait été dit à l'enquêteur de la Commission.

Lacroix a allégué qu'AJ n'avait pas l'équipement de disponible et conséquemment Lacroix a fait les voyages. Les voyages ont été faits par le propriétaire précédent et Lacroix a assumé que la Règle Appel à tous a été suivie. AJ ne connaissait pas tous les détails des voyages et la requête était sans fondement.

Lacroix a demandé que la Commission rejette la requête.

Décision: La Commission a souligné que les deux voyages faits par Lacroix ont été pris à partir de Sault Ste. Marie. Lacroix ne détient pas le permis nécessaire. La preuve contradictoire de Lacroix a été retenue contre lui. La Commission a conclu que le Règle Appel à tous n'a pas été suivie par Lacroix et conséquemment les voyages en question ont été faits illégalement.

La Commission a acceté le témoignage de AJ qui était crédible. La Commission a souligné que du fait d'une condamnation précédente à la Règle Appel à tous Lacroix aurait dû être plus au fait des ramifications dans l'éventualité où cela se reproduirait. Vu que les

voyages ont été faits par une filiale de Lacroix la Commission n'a pas appliqué les sanctions les plus sévères i.e. suspension ou annulation de permis.

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service illégal incluant un avertissement que des sanctions plus sévères seraient imposés dans l'éventualité de récidive d'une telle conduite. Des frais ont aussi été imposés à Lacroix.

Demandeur: **Frank A. Rennie**
o/a Frank's Limo Services (« Frank's »)
Gilford, ON

Dossier: 47225/A

Opposantes:

1. Barrie Executive Transportation and Limousine Inc.(« Barrie »)
2. Floyd Sinton Limited (« Sinton »)

Demande:

Demande de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de Simcoe, Grey, Bruce, Durham, Peel, Halton, York and Niagara utilisant des véhicules de transport en commun de catégorie « D » ayant une capacité maximale de 12 passagers, excluant le conducteur.

Preuve du Demandeur:

Frank's est en affaires depuis 14 ans. Il exploite deux limousines de huit passagers et il n'était pas au courant des exigences de permis de transport de passagers. Frank's avait une bonne base de clients bien avant que les opposantes ne commencent leurs entreprises. L'entreprise s'est développé en association avec une station de radio qui faisait la promotion de ses services. Les demandes ont reçu le support d'un bon nombre de clients. Les opposantes ne subiront aucun impact économique tout simplement parce que l'entreprise existe depuis plusieurs années.

Frank's a demandé que la Commission accorde les demandes.

Preuve des Opposantes:

Barrie en affaires depuis 2007. La compagnie donne un service de limousine haut de gamme dans le Comté de Simcoe et dans le nord de l'Ontario. Barrie exploite une flotte de sept véhicules. La compagnie a souligné que le Comté de Simcoe est sous l'effet d'une récession. Les sources de revenus ont diminué de 20-35% principalement au niveau du voyage corporatif et les voyages d'amusement. Émettre un permis additionnel va diminuer la clientèle.

Sinton est en affaires dans le Comté de Simcoe depuis 1952. La compagnie génère plus de 90% de ses revenus à partir du Comté de Simcoe et elle offre le service dans toutes les catégories de véhicules. Les effets de la récession ont été extrêmes. Le service offert by Frank's n'a rien de spécial et peut être donné by les opposantes. Les revenus de Sinton ont diminué de façon importante pendant le dernier trimestre.

Les opposantes ont demandé que la demande soit rejetée.

Décision:

La Commission a conclu que du fait que Frank's est en affaires depuis plus de 14 ans, il n'y a pas à se préoccuper de la viabilité du service proposé et de la capacité de Frank's à donner le service.

La demande a reçu le support des clients de Frank's qu'il a dessert depuis des années. La preuve écrite au support de la demande n'avait pas le format traditionnel mais la Commission l'a quand même acceptée comme preuve du besoin du public pour le service.

La clientèle de Frank's a été développée à travers les années et il n'y aura aucun impact économique sur les opposantes qui n'ont pas desservi ces clients. Les opposantes n'ont pas présenté de preuve statistique relativement à la perte de revenus si la demande était accordée. Conséquemment, la Commission n'a pas été capable d'évaluer l'impact économique sur les opposantes si la demande était accordée.

La Commission a conclu que l'émission des permis serviront l'intérêt public mais a limité les permis à l'utilisation de deux véhicules de transport en commun de catégorie « D » ayant une capacité maximale de 12 passagers, excluant le conducteur.

Demandeur: **Frank Rogers (« Rogers »)**
o/a « Canada's Pride »
Alliston, ON

Dossier: 45769/A

Opposante: Aboutown Transportation Ltd. (« Aboutown »)

Demande: Demande de permis de transport intra-provincial sur horaire entre :

1. Toronto, Bolton, Palgrave, Tottenham, Beeton, Alliston, Cookstown and Barrie; and
2. Alliston, Beeton, Totteham and Newmarket.

Preuve du Demandeur: Rogers veut remplir le vide laissé par l'abandon du même service par Greyhound du fait que le nombre de passagers était bas. Rogers va promouvoir activement le service sur les stations de radio et fournir un horaire flexible qui rendra l'utilisation du service facile pour le public. Il va annoncer le service via Postes Canada et les journaux locaux. Initialement, le service va générer des pertes mais une fois que le public connaît le service, l'entreprise deviendra viable. L'horaire comprendra deux départs chaque jour dans les deux sens de façon à permettre aux passagers de se rendre à leurs rendez-vous, d'aller au travail ou de magasiner et de revenir chez eux le même jour. Au début il engagera 10 employés. La demande a reçu le support de la part du public qui a signé une pétition. La demande a aussi été supportée par des individus et des organisations.

Rogers a allégué:

- présentement Aboutown n'offre pas le service proposé et conséquemment ne peut subir des pertes économiques si le permis est accordé;
- ses véhicules seront plus gros et plus confortable;
- il va aussi offrir un service de messageries et de colis; et
- les petites communautés seront bien desservies.

Preuve de l'Opposante:

Aboutown a allégué:

- la compagnie a déposé une demande pour opérer sur les mêmes routes desservant les mêmes communautés;
- suite à des négociations pour prendre la place de Greyhound, la compagnie offrira un service continu à toutes les communautés. Le service de Rogers va limiter les passagers à la route proposée et en fait va les isoler;
- le volume de passagers n'est pas suffisant pour justifier l'utilisation de véhicules plus gros, entrainant des pertes plus importantes;
- en ayant un accord de correspondance avec Greyhound la compagnie sera capable de générer des revenus de messageries and des commissions d'agents; et
- Rogers semble manquer d'expérience dans l'industrie du transport de passagers.

Décision:

Le demandeur a fourni à la Commission des pétitions et lettres de support de la part d'un grand segment du public. Il y a eu preuve qu'à travers les années Greyhound a donné certains des services faisant l'objet de la demande. La Commission est d'avis que l'abandon du service par Greyhound n'avait rien à voir avec les besoins du public mais plutôt que ce type de service aux petites communautés ne cadrait plus dans leurs opérations globales. La Commission est d'opinion qu'il existe un besoin de la part du public.

Présentement, Greyhound est le seul transporteur ayant un permis pour donner le service faisant l'objet de la demande et la compagnie a décidé d'abandonner le service. Le fardeau de preuve appartient à Aboutown de démontrer l'impact économique si le permis est accordé. Aboutown n'a apporté aucune information relativement à l'impact économique, sauf dans la mesure où la compagnie a indiqué qu'elle avait fait une demande de permis pour prendre la place de Greyhound. La Commission est d'opinion que Aboutown n'a pas apporté de preuve qu'elle subira un impact économique si le permis est accordé.

La Commission a rejeté les allégations que Rogers n'a pas d'expérience dans le transport de passagers. Rogers détient un permis de transport de passagers et exploite un service municipal de transport en commun. La Commission a conclu que le service est viable et que Rogers sera capable de fournir le service proposé.

La demande a été accordée.

Demandeurs: **George & Connie Isak** **Dossier : 47254/A**
o/a « Vista Ride Service »
Kitchener, ON

Opposantes:
1. Airway Transit Services Ltd.
2. Greyhound Canada Transportation ULC

Demandes:
1. Demandes permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de la Municipalité régionale de Waterloo et le Comté de Wellington; et
2. Demande de permis de transport de passagers sur horaire entre la Municipalité régionale de Waterloo d'une part et l'Aéroport international Lester B. Pearson (Mississauga), l'Aéroport international John C. Munro (Hamilton) et l'Aéroport international de London d'autre part. Le service est restreint à l'utilisation de véhicules de transport en commun de catégorie « D » ayant une capacité maximale de 12 passagers, excluant le conducteur.

Preuve des demandeurs: **Les demandes de permis de transport nolisé n'ont pas reçu d'oppositions et ont été accordées.**

Relativement à la demande de permis sur horaire, la Commission a indiqué que conformément au Règlement 982, un service sur horaire ne peut être exploité qu'en vertu d'un horaire et des taux déposés au dossier de la Commission. Cependant, les demandeurs ont été inflexibles et ont indiqué qu'ils n'exploiteront pas un service sur horaire requérant un horaire. Quand la Commission prend une décision relativement à une demande de permis sur horaire, elle considère la viabilité de l'exploitation et la capacité du demandeur de fournir le service, les accords standards avec les aéroports, la suffisance et la qualité du service existant, les choix des modes de transport, la spécificité ou le caractère distinct du service proposé ou l'équipement etc. Tous ces facteurs sont mieux examinés durant une audience publique à laquelle la Commission et les opposants ont l'opportunité d'entendre la preuve et de contre-interroger les témoins. Cependant, les demandeurs ont refusé que les témoins soient interrogés ou contre-interrogés. De plus, ils ont ajouté qu'ils accepteraient une audience publique que si les opposantes payaient leurs frais, remboursent leurs dépenses et que l'audience soit limitée à certaines personnes seulement.

L'imposition de telles restrictions a fait que le Commission a été dans l'impossibilité de déterminer si les demandes ont rempli les exigences du test statutaire du besoin et la commodité du public. Ces restrictions étaient complètement inacceptables.

La demande de permis de transport sur horaire a été rejetée dans sa totalité.

Demanderesse: **Tokmakjian Inc.**
o/a « Can-Ar Coach Service »
(« Can-Ar »)
Concord, ON

Dossier : 46142/B

Opposantes:
1. Pacific Western Transportation Ltd. (« PW »)
2. Aboutown Transportation Ltd. (« Aboutown »)

Demande: Supprimer la restriction contenue dans son permis afin de permettre de desservir Orangeville et de donner un service direct entre Saugeen Shores, Orangeville, l'Aéroport international Lester B. Pearson (Mississauga) et Toronto.

Suite à un amendement de la demande, PW a retiré son opposition.

Preuve de la Demanderesse: Can Ar est en affaires depuis 1989. La compagnie a donné le service sur horaire en question pendant 21 années. L'autobus passe à travers Orangeville deux fois par jour en route et dessert plusieurs petites communautés qui n'ont pas d'autres services d'autobus. Orangeville a grossi et la ville serait un arrêt supplémentaire sur sa route. Le public d'Orangeville veut avoir des options en termes d'horaires et de commodité pour se rendre à Toronto et revenir à Orangeville. La compagnie n'ajoutera pas d'autobus du fait qu'il y a de la place sur l'autobus passant présentement à Orangeville sans s'arrêter. Le service assisterait non seulement les gens d'Orangeville mais aussi améliorerait le coefficient d'occupation. Il n'y aura pas d'impact économique sur Aboutown du fait que la compagnie ne dessert pas certaines des routes. La demande a été supporté par quarante personnes du public.

Preuve de l'Opposante: Aboutown a allégué:

- la suppression des restrictions sur l'embarquement de passagers va entrer en conflit direct avec son propre service desservant Orangeville, Brampton, l'Aéroport international Lester B. Pearson (Mississauga) et Toronto;
- d'accorder des privilèges de nolisement additionnels à Can Ar aura un impact sur ses opérations; et
- la route n'a peut-être pas suffisamment de trafic pour supporter deux transporteurs dans l'éventualité où la demande est accordée.

Aboutown a demandé à la Commission de rejeter la demande.

Décision: La demande a reçu le support de quarante personnes du public qui veulent un service sur horaire sept jours par semaine en direction d'Orangeville et les communautés environnantes. Greyhound a réduit le service dans ce secteur et Aboutown ne détient pas présentement un permis. La Commission est d'opinion qu'il y a suffisamment de support de la part du public pour rencontrer le test

de nécessité et commodité publiques. Aboutown n'a pas fourni quelque preuve que ce soit pour établir l'impact économique sur ses opérations si la demande était accordée. Des énoncés vagues sans faits solides pour établir une perte économique n'est pas acceptable. La Commission a besoin de pertes potentielles de revenus, d'impact sur le coefficient d'occupation etc. Le manque d'information doublé au fait qu'Aboutown n'opère pas sur certaines portions de la route a incité la Commission à conclure que d'accorder la demande aura très peu d'effet économique négatif sur les opérations d'Aboutown.

Présentement Can-Ar dessert les routes chaque jour et est définitivement capable d'offrir le service additionnel.

La demande a été accordée.